

de Waalwijker

KRANT OP ZONDAG

EEN UITGAVE VAN
UITGEVERSMATSCHAPPIJ
DE BOSSCHE OMKROEP
DE WAALWIJKER B.V.

Versijnt in: Waalwijk Drunen Elshout Sprang-Capelle Kaatsheuvel Wijk en Aalburg Doeveren Heesbeen Herpt Heusden Oudheusden Loon op Zand Waalwijk

Wetenschappelijk bewijs voor ontdekking in Straat van Magelhaen Piet Kars uit Waspik heeft voortaan zijn eigen 'Kars-stroom'

WASPIK - Van Noort, Van Spilbergen, Brouwers, Lemaire, Roggeveen, Schouten. Zeevaarders die in de zeventiende eeuw tal van nieuwe eilanden en wateren ontdekten rondom Kaap Hoorn, aan de onderkant van Zuid-Amerika. In dat illustere rijtje past voortaan ook oud-kapitein Piet Kars uit Waspik. Want zijn ontdekking in 1975 in de Straat van Magelhaen, zo is naar grondig onderzoek van de Chileense hydrografische dienst bewezen, leidt er toe dat de veiligheid voor enorme zeeschepen in deze verbinding tussen de Stille en Atlantische Oceaan veel beter kan worden gewaarborgd.

Maart 2000. Piet Kars en zijn vrouw Ria zijn met vakantie in Chili. Een land dat Piet heel goed kent, want als kapitein van Smit heeft hij er in de buurt van de Straat van Magelhaen veel boorplatformen voor de Chileense staatsoliemaatschappij ENAP versleept of op hun plaats gezet. Hij ontmoet er Carlos Quiñones, minister van Mijnbouw en admiraal. "Ik heb hem toen verteld waarom volgens mij de olietanker Metula was verongelukt. Dat was al jarenlang een mysterie."

Het verhaal in een notendop. In 1974 liep de stuurloze Metula op de rotsen van Primera Angostura, het nauwste deel van de straat. 40.000 ton olie kwam in de oceaan terecht. Een natuur-ramp was geboren. Smit moest de tanker lostrekken. Maar ondanks alle inspanningen van de sleepboten, lukte dat overdag niet. 's Avonds gingen de sleepboten op stand-by. Het ongelooflijke gebeurde: geen krachtsinspanning, toch kwam er beweging in de Metula. Kars: "Niemand snapte er iets van, maar ze dachten er ook niet verder over



"Miljoenen jaren stroomt dat water van de Pacific en de Atlantische Oceaan in en uit de Straat van Magelhaen. Niemand heeft geweten hoe stromingen in elkaar staken, ik heb het mogen ontdekken en zo een bijdrage geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart", zegt Piet Kars, oud-kapitein van het sleep- en bergingsbedrijf Smit. Foto: Freek Jansen

en vloed. Niet regelmatig, maar bouwd zoals het hoort, grote pieken en dalen. Twee stromen liepen met elkaar mee, daarna tegen elkaar in. In een tijd kon de waterspiegel in de straat tot wel vijftien meter verschillen. Daarna was er een verval - ondanks het vloed

Dat zorgde voor zware stromingen, dat in het geval een schip aan de wal kon raken of op de wal kon slaan. Dat verklaarde de breuk van de Metula. Vervolgens was zijn enorme diepgang, een tanker in aanraking met de wal, de onderstroom.

"Hij was echt ontzettend"

Dat verhaal vertelde Kars de minister. In tegenstelling tot twee andere hooggeplaatste personen binnen de scheepvaart had Kars zijn relaas 25 jaar eerder gedaan, geloofde Quiñones dit ongelooflijk verhaal - nergens anders te horen is zo'n getijde bekend. "Het was echt ontzettend, want de scheepvaart had dit groter aantal kwantities." Nog tijdens zijn vakantie mocht Kars aan de Chileense Dienst van de Hydrografie zijn bevindingen vertellen. "Carlos zei nog: 'Na 400 jaar heeft een Nederlander de ontdekking gedaan. Ik vond dat wel prachtig'."

De veiligheid van grote schepen was in het geding. Het was snel wetenschappelijk onderzoek moeten volgen om de gevaren te verminderen van Kars te

ZONDAG OPEN!

GRATIS APPARATUUR

T.W.V. €1.500,-*

Klijn Keukens bestaat 15 jaar en trakteert! Bij aankoop van een keuken mag u zelf een keuze maken uit diverse merken topapparatuur t.w.v. €1.500,-. U bent van harte welkom in onze showroom.

AL 15 JAAR

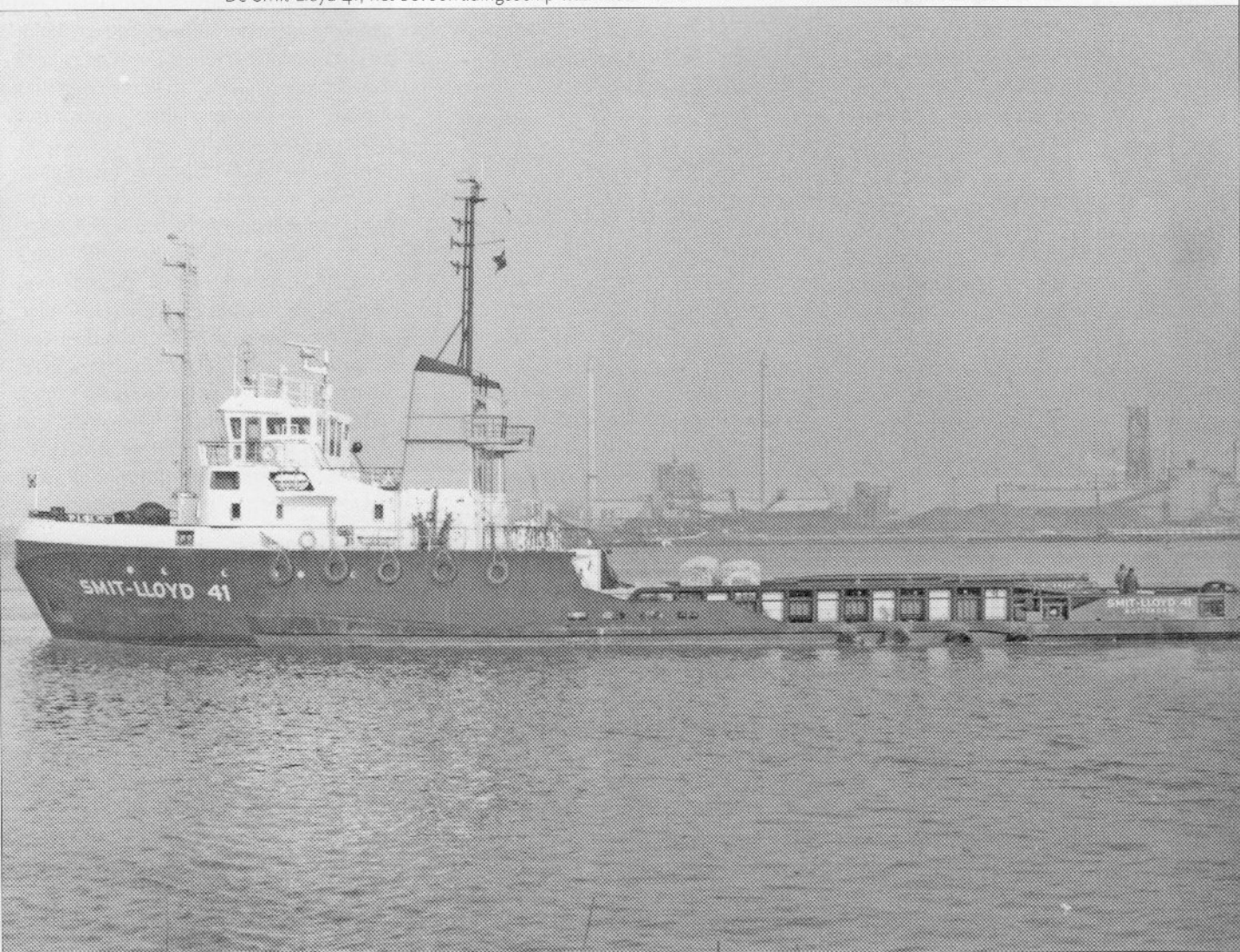
KLIJN KEUKENS

DRUNEN Heel Brabant koopt bij Klijn!

THOMAS EDISONWEG 4, DRUNEN, TEL. 0416-383848 WWW.KLIJNKEUKENS.NL

*Bij aankoop van een keuken vanaf € 3.995,-

De Smit Lloyd 41, het bevoorradingsschip waarmee Piet Kars naar Chili vertrok. Foto: Gerrit de Boer



Eindelijk erkenning voor Piet Kars

Hij heeft er lang op moeten wachten, maar oud-kapitein Piet Kars heeft eindelijk erkenning uit Chili voor zijn theorie over de complexe, tegenwerkende stromingen in Straat Magelhaen.

RONALD J. DE JONG

In 1975 zond rederij Smit Lloyd kapitein Kars uit naar Chili. Op 1 juni vertrok hij met de Smit Lloyd 41 van Rotterdam naar Punta Arenas, een overtocht van 28 dagen met een bunkerstop in Recife (Brazilië). De Smit Lloyd 41 was een multipurpose bevoorradingsschip voor het slepen, bevoorraden en verplaatsen van booreilanden. Smit Lloyd had een zesjarig contract afgesloten met de

Chileense oliemaatschappij ENAP voor het slepen en bevoorraden van boorplatforms in de onherbergzame omgeving van Straat Magelhaen. Seismisch onderzoek had aangetoond dat er grote olievoorraden in de bodem zaten.

Het lukte kapitein Kars in Straat Magelhaen echter niet om de booreilanden op de juiste positie te plaatsen. Snel werd hem duidelijk dat de getijtafels niet overeenkwamen met de werkelijkheid. Om een booreiland te (ver)plaatsen, is

het nodig te wachten op 'slack' water. De stroom zou anders met het eiland aan de haal kunnen gaan en het was voor de sleepboot onmogelijk het eiland in positie te houden. Afgemeerd aan een booreiland dat hij moest verplaatsen in de Bahia Posesión, nam hij een sterke vloedstroom waar vanuit de Atlantische Oceaan. Tot zijn verbazing zag hij, op de diepgangsmarken van de poten van het boorplatform, dat halverwege de vloed het water begon te dalen! Dit druiste tegen alle

getijdewetten in. Hetzelfde constateerde Kars tijdens de ebstroom; ongeveer drie uur voor laag water begon het water weer te stijgen.

NIEUWE STROMING

Straat Magelhaen is de verbinding tussen de Atlantische en de Stille Oceaan. Het bracht de Nederlandse kapitein op het idee dat het stroompatroon weleens ingewikkeld in elkaar kon steken. Zou het kunnen zijn dat ook een vloedstroom uit de Stille Oceaan onder de stroom vanuit de Atlantische Oceaan invloed had op deze getijbeweging? Kars ging met deze ontdekking aan de gang en maakte zijn eigen tabellen voor het plaatsen van booreilanden. Het bleek eenvoudig en goed te werken. Hij plaatste de eilanden nu heel precies in de juiste positie tijdens een harde vloedstroom die gecompenseerd werd door een even stevige onderstroom.

Hoe belangrijk deze ontdekking was, bleek uit zijn volgende verhaal. Op een booreiland waren ze al twee dagen bezig om de geleidebuis, waardoor de boorop wordt geleid, aan de grond te krijgen. Aan de hand van de door hem verzamelde gegevens, gaf Piet Kars advies over het moment om de buis te laten zakken. Maar de buis werd zijwaarts weggedrukt en men wilde hem weer ophalen. Kars adviseerde niet te stoppen, maar de geleidebuis door te laten zakken. Een halfuur later kwam het enthousiaste bericht dat de buis loodrecht op de zeebodem stond. Het was voor de kapitein de bevestiging dat hij een nieuwe stroming had ontdekt.

METULA

Het bracht kapitein Kars ook op het idee dat de oorzaak van het aan de grond lopen van de supertanker Metula van Shell in augustus 1975 weleens te wijten zou kunnen zijn aan deze onderstroom. De 325 meter lange Metula strandde aan de westkant van de Primera Angostura. Dit is de eerste nauwe doorvaart die een schip in Straat Magelhaen moet passeren. Nadat de olie in andere tankers was overgepompt, werd gepoogd het schip los te trekken. Twee sleepboten trokken uit volle kracht van twee uur voor hoog water tot één uur na hoog water, maar er was geen beweging in het schip te krijgen. De sleepboten haalden de kracht van hun trossen af en hielden de sleeplijnen strak. Twee uur na hoog water begon de Metula te drijven en kwam uit zichzelf los.

Met een diepgang van 18 meter moet dit schip last hebben gehad van de onderstroom, net als bij het verslepen van de diepstekende booreilanden. Met deze gedachte in zijn achterhoofd begon Kars aan een sleepreis met het booreiland Diamond M. Nugget door de Primera Angostura. Het booreiland begon plotseling te scheren op dezelfde plek waar de Metula waarschijnlijk in moeilijkheden was gekomen. Geen verrassing voor Kars, die door hoger opsturen het eiland bijtijds kon opvangen. Wederom een bevestiging van de onderstroom en het gevaar voor diepstekende schepen.

Kars wist nu dat hij zijn ontdekking wereldkundig moest maken. Het gevaar dat meer grote schepen aan de grond zouden lopen, was levensgroot. Hij had berekend dat twee maal per etmaal één of anderhalf uur de doorvaart levensgevaarlijk was voor diepgangende schepen.

ZUUR GLIMLACHJE

Piet Kars bracht het hoofd van de Chileense Hydrografische Dienst op de hoogte van het gevaar dat diepstekende schepen lopen bij deze nauwe doorvaart. Maar de reactie was lauw en er gebeurde helemaal niets ... De sleepbootkapitein verdween in 1981 uit Chili om elders zijn werk voor

Smit Lloyd voort te zetten. In 1991 ging hij met pensioen, maar zijn waarnemingen lieten hem niet los. Tijdens zijn werk in Straat Magelhaen was hij bevriend geraakt met Carlos Quiñones, commandant van de marinescheepswerf Asmar in Punta Arenas. Quiñones was tevens secretaris Mijnbouw, later minister van mijnbouw en bevorderd tot admiraal. In februari 2000 keerde kapitein Kars met zijn vrouw terug naar Chili voor een korte vakantie. Carlos wachtte hem op. Na 25 jaar vertelde Kars wederom zijn verhaal over de gevaarlijke stroming in Straat Magelhaen en ditmaal kreeg hij wel gehoor. Onmiddellijk organiseerde admiraal Quiñones een bijeenkomst op het kantoor van de chef van de Hydrografische Dienst, Juan Fierro. Aanwezig waren ook twee viceadmiraals en de tweede man van de Hydrografische Dienst. Carlos Quiñones wilde onmiddellijk actie ondernemen en de aanwezige productieplatforms gebruiken als meetstations. Hij belde de lokale directeur van ENAP, en kreeg toestemming gebruik te maken van een van de productieplatforms om de noodzakelijke metingen te doen.

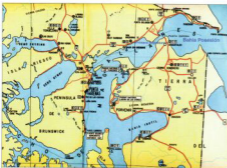
Carlos zei met enig gevoel voor theater, tegen de aanwezigen: "Heren, na vier

KAPITEIN KARS

Kapitein Kars werd geboren in 1942 en volgde na de mulo een praktijkopleiding op opleidingschip De Nederlander in Rotterdam. In 1957 ging hij als matroos onder de gage naar zee met de zeesleepboot Noordzee van L. Smit & Co's Internationale sleepdienst. Een reis van zeven maanden die zich vooral afspeelde in het

Suezkanaal, omdat er wrakken moesten worden opgeruimd na de Egyptisch-Israëlische oorlog. Kars behaalde zijn diploma stuurman grote sleepvaart. In 1965 trad in dienst van de rederij Smit-Lloyd en in 1972 werd hij tot kapitein bevorderd. In 1999 begon Piet Kars aan zijn pensioen.





eeuwen is er weer een Nederlandse gezagvoerder die in onze wateren iets zeer belangrijks heeft ontdekt." De aanwezigen reageerden met een zuur glimlachje.

OFFICIEEL BERICHT

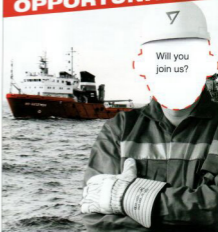
Na twee jaar lang niets meer vernomen te hebben, besloot Kars contact op te nemen met kapitein-ter-zee Kool, chef Hydrografische Dienst van de Nederlandse Koninklijke Marine. Kool zag het grote belang van de informatie in en heeft deze doorgestuurd naar het Hydrographic Office in Groot-Brittannië en de Servicio Hidrografico y Oceanografico de la Armada de Chile. De Britse hydrografische dienst nam het bericht over de gevaarlijke stroom in Straat Magelhaen op in de Notices to Mariners. De Chileense Hydrografische Dienst meldde dat er onderzoek werd gedaan naar de onbekende stroom en dat er onmiddellijk een mededeling in de Chileense Sailing Directions geplaatst zou worden. Als de onderzoeken het gelijk van Kars zouden aantonen, zou de informatie worden ingevoegd in de kaart van Straat Magelhaen.

De Chileenen blijken de zaak vanaf 2000 zeer serieus aangepakt te hebben, zonder kapitein Kars hierover verder te informeren. In het eerste kwartaal van 2006 zijn talloze metingen verricht in de Bahia Possession.

In februari 2008 kreeg kapitein Kars dan eindelijk officieel bericht uit Chill. Uit de waargenomen gegevens blijkt het bestaan van drie stromen die over elkaar heen lopen, waarvan de middelste stroom aanzienlijk sterker is dan de boven- en onderstroom, terwijl de bovenstroom met springtij al 12 à 13 knopen bedraagt. Die middenstroom ligt 10 meter onder de bovenstroom en bevat een laag van 25 meter. Het zijn dus diepliggende schepen en booreilanden die hinder hebben van deze tussenstroom. De ramp met de Metula lijkt hiermee opgelost, net als de moeilijkheden bij het plaatsen van de diepstekende booreilanden. Als de Chileense loodsen twee uur later waren vertrokken, was er niets aan de hand geweest.

Zal er door deze opzienbarende ontdekking weer een Nederlandse naam worden toegevoegd aan de kaart van Zuid-Amerika, waaraan zo veel Nederlandse ontdekkingsreizigers grote bijdragen hebben geleverd? Vinden we boven Kaap Hoorn straks de Karsstroom? De ontdekker is in elk geval trots dat zijn ontdekking een bijdrage heeft geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart. Hopelijk krijgt hij de erkenning die deze Nederlandse kapitein verdient. |

HEAVY CAREER OPPORTUNITIES



Will you join us?

Do you have the no-nonsense mentality needed in the offshore?

Seaway Heavy Lifting (SHL) is an offshore installation contractor experienced in the installation and removals of offshore oil and gas platforms and subsea structures. Our crane vessel Stanislav Yudin, with a lift capacity of 2500 mt, has worked in geographical areas of the world like Gulf of Mexico, North Sea, Mediterranean and the Middle East. SHL is now building a new crane vessel with a 5000 mt lift capacity, which will enable us to carry out bigger projects globally. SHL is expanding the company and in this regard, we are now looking for candidates for several positions.

INSTALLATION / STRUCTURAL ENGINEERS

Working in a team to make the heavy lift work

NAVAL ARCHITECTS

Working in a dynamic environment

CAD DRAUGHTSMEN

Make our work visible in Autocad / Inventor

PROJECT ENGINEERS

Key person during office preparations and offshore field engineering

QESH ENGINEER

Let your colleagues work safely

TECHNICAL SUPERINTENDENT

Keep the vessels in a perfect condition

For a detailed job description, more career opportunities and company information, please check our site www.shl.nl

Seaway Heavy Lifting
offshore installation



Wetenschappelijk bewijs voor ontdekking in Straat van Magelhaen

Piet Kars uit Waspik heeft voortaan zijn eigen “Kars-Stroom

WASPIK – Van Noort, Van Spilbergen, Brouwers, Lemaire, Roggeveen, Schouten. Zeevaarders die in de zeventiende eeuw tal van nieuwe eilanden en wateren ontdekten rondom Kaap Hoorn, aan de onderkant van Zuid-Amerika. In dat illustere rijtje past voortaan ook oud-kapitein Piet Kars. Want zijn ontdekking in 1975 in de Straat van Magelhaen, zo is naar grondig onderzoek van de Chileense hydrografische dienst bewezen, leidt er toe dat de veiligheid voor enorme zeeschepen in deze verbinding tussen de Stille en Atlantische Oceaan veel beter kan worden gewaarborgd.

Maart 2000. Piet Kars en zijn vrouw Ria zijn met vakantie in Chili. Een land dat Piet heel goed kent, want als kapitein van Smit heeft hij er in de buurt van de Straat van Magelhaen veel boorplatformen voor de Chileense staatsoliemaatschappij ENAP versleept of op hun plaats gezet. Hij ontmoet er Carlos Quiñones, minister van Mijnbouw en admiraal. “Ik heb hem toen verteld waarom volgens mij de olietanker Metula was verongelukt. Dat was al jarenlang een mysterie.” Het verhaal in een notendop. In 1974 liep de stuurloze Metula op de rotsen van Primera Angostura, het nauwste deel van de straat. 40.000 ton olie kwam in de oceaan terecht. Een natuurramp was geboren. Smit moest de tanker lostrekken. Maar ondanks alle inspanningen van de sleepboten, lukte dat overdag niet. 's Avonds gingen de sleepboten op stand-by. Het ongelooflijke gebeurde: geen krachtsinspanning, toch kwam er beweging in de Metula. Kars: “Niemand snapte er iets van, maar ze dachten er ook niet verder over na. Ze waren al blij dat de klus was geklaard.”

Water zakt tijdens vloed

Kars herinnerde zich de Metula toen hij een jaar later een boorplatform moest plaatsen bij Bahia Posesion, de oostelijke ingang van de Straat van Magelhaen. “Dat was een vreselijk zwaar karwei. De stroming was zo sterk en de vloed kwam zo hard opzetten, ik werd er echt bang van. Klus geklaard, daarna moest het booreiland worden bevoorrad. Maar toen zag ik iets opmerkelijks. Het was vloed, maar

aan de markeerstrepen op de poten van het booreiland zag ik dat het water *zakte*. Natuurkundig kan dat natuurlijk helemaal niet.” Kars zocht en vond een verklaring. “De Straat van Magelhaen verbindt twee oceanen met elkaar. Het bleek dat die een verschillend hoog- en laagwatertijd hebben. Volgens mij waren er dan ook *twee* stromen, een bovenstroom van de Atlantische Oceaan en een onderstroom van de Stille Oceaan. Dat verklaarde ook het vreemde verloop van eb en vloed. Niet regelmatig opgebouwd zoals het hoort, maar met grote pieken en dalen. Want de twee stromen liepen drie uur met elkaar mee, daarna drie uur tegen elkaar in. In een paar uur tijd kon de waterspiegel in de straat tot wel vijftien meter stijgen. Daarna was er een groot verval – ondanks het vloedtij. Dat zorgde voor zulke sterke stromingen, dat in het slechtste geval een schip aan de grond zou kunnen raken of op de rotsen lopen.” Dat verklaarde de schipbreuk van de Metula. Want door zijn enorme diepgang, kwam de tanker in aanraking met die sterke onderstroom.

“Hij was echt ontzet”

Dat verhaal vertelde Kars aan de minister. In tegenstelling tot twee andere hooggeplaatsen binnen de scheepvaart aan wie Kars zijn relaas 25 jaar daarvoor had gedaan, geloofde Carlos Quiñones dit ongelooflijke verhaal – nergens anders ter wereld is zo’n getijde bekend – wel. “Hij was echt ontzet, want voor de scheepvaart had dit grote consequenties.” Nog tijdens zijn vakantie mocht Kars aan de Hydrografische Dienst van de Marine zijn bevindingen vertellen. “Carlos zei nog: ‘Na 400 jaar is er wéér een Nederlander die iets heeft ontdekt in onze wateren.’ Ik vond dat wel prachtig.”

De veiligheid van grote zeeschepen was in het geding, er zou snel wetenschappelijk onderzoek moeten volgen om de beweringen van Kars te kunnen staven. En toch, het heeft nog bijna acht jaar geduurd voordat de inwoner van Waspik inderdaad zijn gelijk haalde. “Tijdens die vergadering zag ik al dat sommige admiraals er helemaal niet blij mee waren dat er wéér **een** Nederlander eens even kwam vertellen wat er in hun wateren aan de hand was. Ja, ik kan me daar wel iets bij voorstellen.”

Op 7 februari jongstleden kreeg Kars een mailtje uit Chili. Een heel spannend mailtje. Er waren niet twee, maar zelfs drie stromen ontdekt. Een bovenstroom, een aanzienlijk sterkere tussenstroom en een

onderstroom. “Daar stond ik wel even van te kijken. Maar tegelijkertijd werd me ook duidelijk dat wat ik had geconstateerd ook klopte.” Binnenkort zal het vakblad *Hydro International*, uitgegeven in 177 landen, een wetenschappelijk artikel wijden aan deze zogenaamde Kars-stroom.

Piet vindt het heel bijzonder. “Miljoenen jaren stroomt dat water van de oceanen in en uit de Straat van Magelhaen. Niemand heeft geweten hoe het in elkaar stak, ik heb het mogen ontdekken.” En stilletjes hoopt hij op iets meer dan een vermelding, eeuwig worden opgenomen in de annalen van de scheepvaart weegt uiteraard toch zwaarder. “Maar het allerbelangrijkste vind ik dat ik een bijdrage heb geleverd aan de veiligheid voor de scheepvaart.”

“Miljoenen jaren stroomt dat water van de Pacific en de Atlantische Oceaan in en uit de Straat van Magelhaen. Niemand heeft geweten hoe stromingen in elkaar staken, ik heb het mogen ontdekken en zo een bijdrage geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart”, zegt Piet Kars, oud-kapitein van het sleep- en bergingsbedrijf Smit. Foto: Freek Jansen

Het geheim van Kars

TELEGRAAF DEC 2004

Oud-sleepbootkapitein ontdekt onderzeese stroming in Straat Magelhaen

door GERRIT LEEFLANG

WASPIK — Onze planeet blijft verbazen. Er wordt getreurd om het uitsterven van diersoorten, maar soms kan ook de vlag uit; zoals laatst bij de ontdekking van duizenden nieuwe levensvormen in de diepte van de oceanen. Aan de ontdekkingen van onze oude vaderlandse zeevaarders rond het zuidelijkste puntje van Zuid-Amerika heeft oud-sleepbootkapitein bij Smit Tak een hagelnieuwe toegevoegd: de Piet Kars Stroom, een onderzeese stroming in Straat Magelhaen. Diepstekende schepen kunnen er problemen door krijgen.

Dit fenomeen verklaart vol-

loste raadsels en kan volgens hem — mits goed onderzocht — bijdragen scheepsrampen zoals van de Metula in 1974 te voorkomen. Deze supertanker belandde door onbekende oorzaak op de rotsen van de Banco Satélite en verloor grote hoeveelheden olie. De natuur heeft zich in deze verlaten wateren van Patagonië nog steeds niet hersteld.

Het schip was van de Atlantische Oceaan stuurboord uit Bahia Posesión ingevaren. Vandaar werd er met loodsen aan boord koers gezet naar de 13 kilometer lange en 2 kilometer brede Primera Angostura, een natuurlijk kanaal. De loodsen gaven aan het einde van de nauwe doorgang aan dat er 15 graden bakboord gevaren moest worden. Volgens Kars gebeurde dat ook. Maar het schip reageerde niet en liep richting de ondiepe rotsen aan stuurboordzijde. Ook vol achteruit hielp niet. Onbekende krachten zetten haar op de rotsen.

Smit kreeg destijds opdracht het 325 meter lange schip vlot te trekken. De bergingsinspecteur van Smit vertelde Piet Kars ooit dat bij het lostrekken van de Metula iets raars aan de hand was. Ook voor de onderzoekscommissie

NEDERLANDERS EN KAAP HOORN

Zowel van de Stille Oceaan als van de Atlantische Oceaan perst water zich tijdens eb en vloed door Straat Magelhaen. Dat heeft volgens Piet Kars tot gevolg dat er op een diepte van 12 tot 15 meter een sterke stroming loopt die invloed heeft op de waterstanden. Dat wil zeggen dat het waterpeil tegen de verwachting in nog voor hoog water daalt en dat bij nog voor laag water het water al weer stijgt. Dat heeft vooral gevolgen voor diepstekende schepen. Kars ontdekte deze stroming tijdens sleepwerkzaamheden aan het begin van de straat, in Bahia Posesión.

WILLEM CORNELISZ SCHOUTEN (1580-1625)

Hoomse schipper, die in opdracht van de Amsterdamse koopman Isaac Le Maire een ontdekkingsreis onderneemt die drie jaar duurt. Daarbij ontdekt hij een nieuwe doorvaart naar Indië die hij Kaap Hoorn doopt en onderweg ook nog een eilandengroep die hij van de naam Hoorn voorziet. Ze worden later

aanvaard als officiële eilanden aangeduid.

JORIS VAN SPILBERGEN (1568-1620)

Voer 1596 naar Afrika, in 1601 met 3 schepen naar Indië, terug in 1604; was in 1607 kapitein onder Heemskerck; deed in 1614 een tocht door de Straat Magelhaen, 1617 terug; overleed in betrekkelijke armoede te Bergen op Zoom. Van Spilbergen was de eerste Nederlander, die nabij Ceylon (het latere Sri Lanka) het Indiase subcontinent ontdekte en daarmee het vasteland van Azië. Hiermee werd de grondslag gelegd voor de Nederlandse handel in Oost-Azië.



OLIVIER VAN NOORT (1558-1627)

Voer als eerste Nederlander rond de wereld. Hij vertrok op 2 juli 1598 uit Rotterdam, slaagde erin om bij Vuurland Kaap Hoorn te rondten door de Straat Magelhaen en bereikte Indië. Een schip was onderweg vergaan, twee andere schepen werden door Spaanse schepen bij de Filippijnen tot zinken gebracht. Met het laatste schip keerde hij op 26 augustus 1601 met 45 van de oorspronkelijke 248 man in Rotterdam terug.



JACOB ROGGEVEEN (1659-1729)

Jurist, theoloog en ontdekkingsreiziger. Notaris in Middelburg, maar werd in 1718 verbannen na publicatie van zijn geschrift 'De val van 's werelds afgod'. Vertrok in 1721 met drie schepen van de W.I.C. (West Indische Compagnie) voor exploitatie van het 'Zuidland' naar de Grote Oceaan. Ontdekte toen het Paaseiland, enkele eilanden in de Paumotu-archipel en de Samoa-eilanden.

JACOB LE MAIRE (1585 - 1616)

Amsterdamse koopman onderneemt in 1615 een poging om het monopolie van de V.O.C. te doorbreken. De door hem opgerichte Australische Compagnie rust twee schepen uit, de Eendracht en de Hoom, om een nieuwe doorvaart te vinden van de Atlantische Oceaan naar de Stille Zuidzee. De twee schepen staan onder bevel van Isaac's zoon Jacob en de

Australië vinden ze niet, maar wel een nieuwe, zuidelijker doorvaart: Straat Lemaire, tussen Vuurland en Statenland. Als de twee ontdekkingsreizigers in Batavia arriveren, worden hun overgebleven schip en goederen door de V.O.C. in beslag genomen. Dat gebeurt op last van de Heren Zeventien, omdat zij 'niet in haren dienst zijn uitgevaren'.



HENDRIK BROUWER (1581-1643) vertrok op 16 april 1610 als commandeur van 3 schepen uit Nederland naar Nederlands-Indië en zeilde via Kaap de Goede Hoop naar Java. De tocht duurde 5 à 6 maanden in plaats van een jaar. In 1632 bracht hij een bezoek aan Londen als deel van een delegatie om een handelsgeschied tussen de VOC en de Engelse Oost-Indische Compagnie op te lossen. Datzelfde jaar vertrok hij naar Indië om daar tot 1636 gouverneur-generaal te zijn. In 1642 vertrok hij met een vloot naar Zuid-Amerika, om de haalbaarheid van een vestiging aan de westkust van Zuid-Amerika te onderzoeken. Hij veroverde Valdivia en het eiland Chiloe, maar overleed in 1643 in Chili.

Grote Oceaan

Atlantische Oceaan

Straat Magelhaen

VUURLAND

STATENLAND

Straat Lemaire

Kaap Hoorn

80 z.mijl
20 D. mijl

illustratie: Kees van de Nes

van het American Bureau of Shipping (ABS) bleef het, volgens Kars, een raadsel waarom het schip op de rotsen was gelopen. De sleepboten van Smit, de Zwarte Zee en de Smit Salvador, begonnen twee uren voor hoogwater te trekken tot 1 uur na hoogwater; zonder succes. Iedereen, behalve de wacht, dook zijn kooi in. De sleepdraden bleven aan de Metula bevestigd. Ongeveer tweeënhalf uur na hoogwater kwam het 210.000 ton metende schip — ongelooflijk maar waar — in beweging; alweer die onbekende krachten. Piet Kars deed in 1975 een ontdekking die hij in eerste instantie geheim hield.

„Ik heb in al die jaren niets gezegd, omdat ik als kapitein van een sleepboot/bevoorradingsschip bij het slepen van booreilanden met de gegevens die ik had ontzettend veel voordeel

heb gehad. Ik deed dingen die anderen niet konden. Ik heb het wel aan de gouverneur van Zuid-Chili en Antarctica, Louis Spinoza, verteld, maar die heeft er niets mee gedaan.”

Waar ging het om? Kars was van 1975 tot 1981 werkzaam in Straat Magelhaen. Hij bevoorradde en verplaatste twee booreilanden met grote regelmaat. „Ik lag aangemeerd aan een booreiland met de achterkant van de sleepboot om olie en water omhoog te pompen. Toen zag ik dat halverwege de vloed het water weer begon te dalen. Maar de stroom bleef van de Atlantische Oceaan in komen. Dat zag ik aan de poten van het booreiland, die op de grond van de Bahia Posesión stonden. Dat zie je nergens ter wereld gebeuren. Ik was stomverbaasd; dat druist tegen alle natuurregels in. Bij eb zag hij

hetzelfde. Drie uur vóór laagwater begon het water alweer te stijgen. Het water liep nog drie uur weg met uitlopend tij; dat moest aan de Stille Oceaan liggen. Deze en de Atlantische Oceaan hebben verschillende eb- en vloedtijden, die ook nog eens verschillen in duur. Die zijn van invloed op het watergebeuren in de straat.” Hij lichtte in 2000 tijdens een bezoek aan Chili een bevriende vice-admiraal, Carlos Quinones, in over zijn vinding. Kars: „Hij schrok en belegde de volgende dag gelijk een vergadering met de hoogste baas van de Chileense hydrografische dienst en andere experts. Dat ontlokte Quinones tijdens de bijeenkomst de opmerking dat het weer een Hollander was die iets zeer belangrijks in on-

ze wateren had ontdekt. Het is nu vijf jaar geleden en er zijn nog metingen gedaan. Ik merk wat tegenwerking bij de Chileenen. Ik wil niet dat ze er over een tijdje mee komen als een Chileense ontdekking; ik wil dit als een Nederlandse ontdekking houden.”

Hij stuurde zijn bevindingen in 2001 naar de hydrografische dienst van de Koninklijke Marine. Zij hadden geen reden hem niet te geloven en lichtten de hydrografische dienst van de Engelse marine in. Die namen het als een summier bericht mee in de Amendments to Admiralty Sailing Directions: 'Zeevarenden worden erop gewezen dat de getijstromen sterker zijn dan voorspeld in Primera Angostura. Ook zijn er onderzee-

se tegenstromingen gerapporteerd in Bahia Posesión, die de navigatie van diepstekende schepen kunnen beïnvloeden’.

Volgens Kars pakte de sterke onderzeese tegenstroom de boeg van de Metula op 10 tot 12 meter diepte aan bakboord en drukte haar weg stuurboord uit, terwijl er zonder effect hard bakboord werd gegeven. Daarbij kwam nog dat de sterke vloedstroom waarop de Metula meedreef de achterzijde naar stuurboord drukte. „Twee krachten waar niemand tegenop kon”, aldus Kars. „Daarom is het belangrijk deze Piet Kars Stroom, zoals ik hem maar noem, te onderzoeken om rampen in dit gebied in de toekomst te vermijden.”

Blijf fit met KETTLER

Hometrainers
Loopbanden
Roeiapparaten
Crosstrainers
Krachtsport
Tafeltennis

Voor documentatie en dealervragen: Kettler Benelux BV Postbus 25 5750 AA 'Deurne' (0493) 310345 e-mail verkoop@kettler.nl

Van: Piet Kars [phkars@home.nl]

Verzonden: donderdag 28 februari 2008 20:18

Aan: veldkamp@telegraaf.nl

Chili bevestigt officieel door Piet Kars ontdekte onderzeese stromingen

Reden voor Postuum eerherstel van kapitein Minkels

Het drama van de Metula

Raadsel na 33 jaar ontrafeld

De twee Chileense loodsen kijken elkaar ongelovig aan als er een lichte trilling door de 325 meter lange Metula gaat. De grootste supertanker ter wereld, eigendom van Shell, is vastgelopen op een ondiepte in de Straat van Magelhaen.

210.000 ton laadvermogen ligt onwrikbaar op de keistenen bodem. Over een lengte van 140 meter komt uit meerdere scheuren in het enkelwandige schip een stroom ruwe olie op gang.

We schrijven 9 augustus 1975, een ongeluksdag datum die kapitein F. Minkels tot aan zijn graf zou achtervolgen. Deze maand, 33 jaar later, zijn de raadsels rond de stranding officieel opgelost **en dat zou een reden tot postuum eerherstel van de kapitein kunnen zijn.**

door MARK VELDKAMP

WASPIK, zaterdag

Slechte weersomstandigheden rond Kaap de Goede Hoop noopt kapitein Minkels van de Metula loodsen aan boord te nemen voor de relatief beschutte maar gevaarlijke doordocht door de Straat van Magelhaen. **De mannen arriveren echter twaalf uur te laat in Patagonië omdat ze met een ander schip komen en willen daarom meteen vertrekken.**

Kapitein Minkels protesteert. Het betekent dat het relatief smalle natuurlijke kanaal Primera Angostura nu in het donker genomen moet worden. Het is zijn eerste baan op een supertanker en ook de eerste maal dat hij door de Straat van Magelhaen moet. De loodsen zijn echter al dagen achtereen aan het werk en willen naar huis. Ze weigeren te luisteren.

Als er vlak voor de ondiepte Banco Satélite 15 graden bakboord wordt gegeven reageert het schip niet. Een onbekende kracht speelt met de 18 meter diep liggende Metula, ofschoon het beschikt over twee turbinemotoren van 28.000 pk elk.

Het voorschip loopt aan stuurboordzijde op de rotsen. De motorruimte loopt vol water en alle electriciteit valt uit. Niet veel later wordt het kreupele schip door de vloedstroom zelfs 180 graden omgezet zodat ook het achterschip vast raakt. 40.000 olie lekt weg en vormt een 700 kilometer lang spoor, voor de flora en fauna een milieuramp van de eerste categorie. De 33 koppige bemanning en twee meevarende echtgenotes worden door een Chileens landingsvaartuig van boord gehaald.

Het bergingsbedrijf Smit zet de Zwarte Zee (9.000 pk), Smit Salvor (6.000pk) en ingehuurd Japanse sleper North Sea (8.000 pk) in. Een ploeg van 30 bergers wordt ingevlogen. 50.000 ton

Op 24 september, van twee uur voor hoog water tot een uur na hoog water, wordt geprobeerd het schip vlot te trekken. De drie sleepers spannen de trossen als vioolsnaren. Het schip, dat door het overpompen van de olie maar liefst zes meter hoger ligt, geeft echter geen krimp. De ervaren mannen begrijpen er niets van. Iedereen, behalve de wacht, zoekt gedesilusioneerd z'n kooi op. Dan gebeurt het onmogelijke. Om half drie 's nachts, tweeënhalve uur na (!) hoog water, komt het schip plotseling uit zichzelf in beweging.

Bergingsleider Hans Walenkamp, die later ook de Herald of Free Enterprise zou bergen, sprint naar het dek en kan zijn ogen niet geloven. Het schip komt zonder hulp los. Hier zijn onvoorstelbare krachten actief!

De sleeptrossen worden onmiddellijk op spanning gebracht en langzaam drijft de Metula weg van de ondiepte.

Het schip heeft voldoende drijfvermogen over en wordt uiteindelijk achterstevoren naar het Spaanse Santander gesleept waar het acht jaar na de tewaterlating roemloos onder de snijbranders eindigt. Voor de bergers is de klus geklaard, maar het raadsel blijft.

Er volgt een groot onderzoek naar de oorzaak van de stranding. Maar de uitkomst levert geen directe oorzaak op. Kapitein Minkels blijft echter niet gevrijwaard van straf. Hij mag een week niet als gezagvoerder op de brug staan, bovendien krijgt hij een officiële berisping. In de ogen van buitenstaanders misschien geen zware straf, maar in scheepvaartkringen is hij nu gebrandmerkt.

„Hij kon er niets aan doen! Geen enkele kapitein had deze ramp kunnen voorkomen. Voor Minkels komt het helaas te laat, maar na 33 jaar is het geheim officieel ontraadseld!"

Oud sleepbootkapitein Piet Kars (65) uit Waspik ontving vrijdag 8 februari de officiële bief van de hydrografische dienst van de Chileense Marine waarin de veronderstelling van Kars, dat het schip uit koers is gebracht door een tot dan toe onbekende tweede zeestroming, wordt bevestigd. „Tijdens het passeren van de ondiepte stond er op negen meter diepte een bijna haakse stroming op de bakboordzijde van het schip. Die stroming duwde het zwaarbeladen en dus diepliggende schip uit koers. Inmiddels is zelfs een derde stroming op 25 meter diepte ontdekt!" **Er lopen geen twee maar 3 stromen met verschillende sterktes over elkaar heen, dus nog erger als Kars in de eerste instantie dacht.**

Kars ontdekte de stroming, die in 1975 op geen enkele kaart voor kwam toen hij in de Primera Angostura twee booreilanden moest verplaatsen. „Ik lag aangemeerd aan één van de poten. Er stond een sterke stroom van de Atlantische Oceaan richting Banco Satélite, waar de Metula destijds was vastgelopen. Halverwege vloed zie ik tot mijn stomme verbazing op de markeringsstrepen op boorplatformpoot dat het water begon te dalen! Dat is onmogelijk en druist in tegen alle natuurregels. Bij eb gebeurde vervolgens hetzelfde; drie uur vóór laag water begon het water weer te stijgen! Kars kwam tot de conclusie dat de getijden van de Stille en Atlantische Oceanen **tegengesteld en over elkaar heen lopen**. Miljarden kubieke kilometers water die in verschillend ritme reageren op de maanstanden.

„In de Primera Angostura vindt de confrontatie plaats, hier schuift het kolkende water in verschillende lagen en snelheden tot op grote diepte over elkaar. Het levert een getijdeverschil van meer dan 18 meter op. Dat is ook de reden waarom de Metula los kwam zonder hulp van de sleepboten. Het water was gestegen, volledig in tegenspraak met de cijfers in de tabellen en de zijwaartse druk op de romp was verdwenen."

Als Kars met zijn bevindingen bij de hydrografische dienst van de Chileense marine aanklopt wordt er geschokt gereageerd. „Na 400 jaar was het opnieuw een Nederlander die in dit ruige gebied een belangrijke ontdekking heeft gedaan. Daar waren ze wel even van onder de indruk."

De onderzeese tegenstromen kunnen de navigatie van diepstekende schepen nog steeds ernstig beïnvloeden. Kars: „Daar varen is als Russisch roulette. De ramp met de Metula heeft kunnen plaatsvinden door een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Een onbekende, extreem sterke tegenstroom in combinatie met een diepstekend schip, duisternis en boeien die door de sterke stroming vaak los slaan en daardoor volledig onbetrouwbaar zijn lagen aan de basis van de stranding. Kapitein Minkels had geen schijn van kans!"

Ik wil een paar correcties voorstellen, het artikel is heel erg goed, maar de Metula is in de vorige uitgave van jullie al aangeduid dat het raadsel opgelost was.

Het hoofd thema is dat mijn ontdekking nu dus bevestigd is door de Chileense Marine, daar gaat het om.

Dan moeten we met de Posthume rehabilitatie heel voorzichtig zijn, dat we de Raad van Scheepvaart niet tegen de schenen schoppen. Wij kunnen de Kapitein Minkels niet rehabiliteren, dat moet de Raad van Scheepvaart weer terug draaien, daar moet dus de zoon van Minkels achteraan gaan, wat hij ook van plan is.

De loodsen werden overgezet van een boot die van de Pacific kwam en daar moest Minkels 12 uren op wachten.

De stromen ontmoeten elkaar niet daar , maar ergens in de Straat beginnen ze al over elkaar te lopen, heb ik de Chileense marine ook al aangegeven vroeger.

Voor de rest is het heel goed geschreven, compliment!!!!

Nu mijn vraag, wanneer denk je het te publiceren en zou je 5 exemplaren voor mij kunnen versieren?

Ik koop zelf ook wel een heel stel exemplaren en er wordt van alle kanten al uitgekeken naar de publicatie.

Vervolgens ben ik bezig met de ex chef van de Ned. Hydrografische Dienst, die berekening intregert mij, en hij kan mij van dienst zijn, hij is tenslotte Hydrografisch man en tevens hoofd redacteur van het Internationale blad Hydro NInternational.

Hieronder de inhoud van zijne-mail van gisteren.

Geef even antwoord,

Groeten Piet Kars

Geachte heer Kars,

Enige tijd geleden heeft de computerwinkel mijn vaste schijf overschreven met gevolg dat ik en alle e-mail correspondentie en alle adressen kwijt ben. Daarom dubbel blij dat u mij een mailtje stuurt: ik heb het adres weer.

Gefeliciteerd dat u eindelijk resultaten hebt. De stroom snelheden zijn inderdaad ongelooflijk: mijn reactie is hier kan niet worden gevaren want je wordt alle kanten opgeblazen. Prima lokatie om watertrubines neer te zetten: gratis energie.

Ik begrijp dat de Chileense Hydrografische Dienst nu eindelijk de resultaten van de metingen heeft. Vindt u het goed als ik met verwijzing naar u de Chileens Chef der Hydrografie (Capt Jorge Ibarra) vraag of hij zijn Dienst er een artikel voor het blad Hydro International voor wil laten schrijven?

Als u mij uw postadres geeft zal ik uw een nummer van dit blad van enige maanden geleden sturen waarin een opname van sterke stroom in Australië werd beschreven.

Vriendelijke Groeten,

Van: Mark Veldkamp [veldkamp@telegraaf.nl]
Verzonden: vrijdag 29 februari 2008 13:12
Aan: Piet Kars
Onderwerp: Betr.: aanpassingen
Bijlagen: _AVG certification_.txt

Beste heer Kars,

Uw aanpassingen en opmerkingen heb ik ingevoegd. Betreffende het eerherstel is het inderdaad beter zo.

Nu ben ik nog op zoek naar een foto van kapitein Minkels en een foto van de Metula, het liefst waarop hij is vastgelopen.

De heer Dykstra van Cnooks verwees me voor de Metula naar Kees Helder van Helder Line, maar ik heb alleen een mailadres van hem. Dat kan dus erg lang gaan duren.

Wat betreft een foto van de heer Minkels denk ik dat ik bij zijn zoon moet zijn. Kunt u me hiermee verder helpen?

Gr. Mark

Zaak 020-5852748
Mob. 06-53547773

De informatie in dit e-mailbericht en eventuele bijlagen is vertrouwelijk en is alleen bestemd voor de beoogde ontvanger(s).

Indien u dit bericht ten onrechte heeft ontvangen, wordt u verzocht de verzender daarvan in kennis te stellen en het bericht te vernietigen.

Het is niet toegestaan de hierin opgenomen informatie op welke wijze dan ook te gebruiken of openbaar te maken.

The information contained in this e-mail, including possible attachments, is confidential and is solely for the use of the intended recipient(s).

Should you have received this e-mail unintentionally you are then requested to inform the sender and to destroy the message.

It is prohibited to use or disclose the information this message contains in whatsoever way.

Van: Mark Veldkamp [veldkamp@telegraaf.nl]
Verzonden: donderdag 28 februari 2008 17:21
Aan: phkars@home.nl
Onderwerp: Tekst Metula De Telegraaf
Bijlagen: _AVG certification_.txt

Beste heer Kars,

Bij deze de tekst ter info en evt. aanpassing.

Met vr. gr.

Mark Veldkamp

Mob. 06-53547773

Postuum eerherstel kapitein Minkels

Het drama van de Metula

Raadsel na 33 jaar ontrafeld

Chili bevestigt
officieel door
Piet Kars
ontdekte
onderzeese
stromingen

De twee Chileense loodsen kijken elkaar ongeloofig aan als er een lichte trilling door de 325 meter lange Metula gaat. De grootste supertanker ter wereld, eigendom van Shell, is vastgelopen op een ondiepte in de Straat van Magelhaen.

210.000 ton laadvermogen ligt onwrikbaar op de keistenen bodem. Over een lengte van 140 meter komt uit meerdere scheuren in het enkelwandige schip een stroom ruwe olie op gang.

We schrijven 9 augustus 1975, een ongeluksdag datum die kapitein F. Minkels tot aan zijn graf zou achtervolgen. Deze maand, 33 jaar later, zijn de raadsels rond de stranding officieel opgelost en krijgt de kapitein postuum eerherstel.

door MARK VELDKAMP
WASPIK, zaterdag

Slechte weersomstandigheden rond Kaap de Goede Hoop noopt kapitein Minkels van de Metula loodsen aan boord te nemen voor de relatief beschutte maar gevaarlijke doordocht door de Straat van Magelhaen. De uit Valparaiso ingevlogen mannen arriveren echter twaalf uur te laat in Patagonië en willen daarom meteen vertrekken.

Kapitein Minkels protesteert. Het betekent dat het relatief smalle natuurlijke kanaal Primera

Angostura nu in het donker genomen moet worden. Het is zijn eerste baan op een supertanker en ook de eerste maal dat hij door de Straat van Magelhaen moet. De loodsen zijn echter al dagen achtereenvolgend aan het werk en willen naar huis. Ze weigeren te luisteren.

Als er vlak voor de ondiepte Banco Satélite 15 graden bakboord wordt gegeven reageert het schip niet. Een onbekende kracht speelt met de 18 meter diep liggende Metula, ofschoon het beschikt over twee turbinemotoren van 28.000 pk elk.

Het voorschip loopt aan stuurboordzijde op de rotsen. De motorruimte loopt vol water en alle electriciteit valt uit. Niet veel later wordt het kreupele schip door de vloedstroom zelfs 180 graden omgezet zodat ook het achterschip vast raakt. 40.000 olie lekt weg en vormt een 700 kilometer lang spoor, voor de flora en fauna een milieuramp van de eerste categorie. De 33 koppige bemanning en twee meevarende echtgenotes worden door een Chileens landingsvaartuig van boord gehaald.

Het bergingsbedrijf Smit zet de Zwarte Zee (9.000 pk), Smit Salvor (6.000pk) en ingehuurde Japanse sleper North Sea (8.000 pk) in. Een ploeg van 30 bergers wordt ingevlogen. 50.000 ton olie werd overgepompt om het drijfvermogen te vergroten. Het schip is er slecht aan toe en de bergers vechten weken tegen de elementen in het meest desolate gebied van Zuid-Amerika.

Op 24 september, van twee uur voor hoog water tot een uur na hoog water, wordt geprobeerd het schip vlot te trekken. De drie sleepers spannen de trossen als vioolsnaren. Het schip, dat door het overpompen van de olie maar liefst zes meter hoger ligt, geeft echter geen krimp. De ervaren mannen begrijpen er niets van. Iedereen, behalve de wacht, zoekt gedesilusioneerd z'n kooi op. Dan gebeurt het onmogelijke. Om half drie 's nachts, tweeënhalf uur na (!) hoog water, komt het schip plotseling uit zichzelf in beweging.

Bergingsleider Hans Walenkamp, die later ook de Herald of Free Enterprise zou bergen, sprint naar het dek en kan zijn ogen niet geloven. Het schip komt zonder hulp los. Hier zijn onvoorstelbare krachten actief!

De sleeprossen worden onmiddellijk op spanning gebracht en langzaam drijft de Metula weg van de ondiepte.

Het schip heeft voldoende drijfvermogen over en wordt uiteindelijk achterstevoren naar het Spaanse Santander gesleept waar het acht jaar na de tewaterlating roemloos onder de snijbranders eindigt. Voor de bergers is de klus geklaard, maar het raadsel blijft.

Er volgt een groot onderzoek naar de oorzaak van de stranding. Maar de uitkomst levert geen directe oorzaak op. Kapitein Minkels blijft echter niet gevrijwaard van straf. Hij mag een week niet als gezagvoerder op de brug staan, bovendien krijgt hij een officiële berisping. In de ogen van buitenstaanders misschien geen zware straf, maar in scheepvaartkringen is hij nu gebrandmerkt. „Hij kon er niets aan doen! Geen enkele kapitein had deze ramp kunnen voorkomen. Voor Minkels komt het helaas te laat, maar na 33 jaar is het geheim officieel ontraadseld!"

Oud sleepbootkapitein Piet Kars (65) uit Waspik ontving vrijdag 8 februari de officiële bief van de hydrografische dienst van de Chileense Marine waarin de veronderstelling van Kars, dat het schip uit koers is gebracht door een tot dan toe onbekende tweede zeestroming, wordt bevestigd. „Tijdens het passeren van de ondiepte stond er op negen meter diepte een bijna haakse stroming op de bakboordzijde van het schip. Die stroming duwde het zwaarbeladen en dus diepliggende schip uit koers. Inmiddels is zelfs een derde stroming op 25 meter diepte ontdekt!"

Kars ontdekte de stroming, die in 1975 op geen enkele kaart voor kwam toen hij in de Primera Angostura twee booreilanden moest verplaatsen. „Ik lag aangemeerd aan één van de poten. Er stond een sterke stroom van de Atlantische Oceaan richting Banco Satélite, waar de Metula destijds was vastgelopen. Halverwege vloed zie ik tot mijn stomme verbazing op de markeringsstrepen op boorplatformpoot dat het water begon te dalen! Dat is onmogelijk en druist in tegen alle natuurregels. Bij eb gebeurde vervolgens hetzelfde; drie uur vóór laag water begon het water weer te stijgen!

Kars kwam tot de conclusie dat de getijden van de Stille en Atlantische Oceanen op exact deze plek bij elkaar komen. Miljarden kubieke kilometers water die in verschillend ritme reageren op de maanstanden.

„In de Primera Angostura vindt de confrontatie plaats, hier schuift het kolkende water in verschillende lagen en snelheden tot op grote diepte over elkaar. Het levert een getijdeverschil van meer dan 18 meter op. Dat is ook de reden waarom de Metula los kwam zonder hulp van de sleepboten. Het water was gestegen, volledig in tegenspraak met de cijfers in de tabellen en de

zijwaartse druk op de romp was verdwenen."

Als Kars met zijn bevindingen bij de hydrografische dienst van de Chileense marine aanklopt wordt er geschokt gereageerd. „Na 400 jaar was het opnieuw een Nederlander die in dit ruige gebied een belangrijke ontdekking heeft gedaan. Daar waren ze wel even van onder de indruk.”

De onderzeese tegenstromen kunnen de navigatie van diepstekende schepen nog steeds ernstig beïnvloeden. Kars: „Daar varen is als Russisch roulette. De ramp met de Metula heeft kunnen plaatsvinden door een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Een onbekende, extreem sterke tegenstroom in combinatie met een diepstekend schip, duisternis en boeien die door de sterke stroming vaak los slaan en daardoor volledig onbetrouwbaar zijn lagen aan de basis van de stranding. Kapitein Minkels had geen schijn van kans!"

Piet Kars

De informatie in dit e-mailbericht en eventuele bijlagen is vertrouwelijk en is alleen bestemd voor de beoogde ontvanger(s).

Indien u dit bericht ten onrechte heeft ontvangen, wordt u verzocht de verzender daarvan in kennis te stellen en het bericht te vernietigen.

Het is niet toegestaan de hierin opgenomen informatie op welke wijze dan ook te gebruiken of openbaar te maken.

The information contained in this e-mail, including possible attachments, is confidential and is solely for the use of the intended recipient(s).

Should you have received this e-mail unintentionally you are then requested to inform the sender and to destroy the message.

It is prohibited to use or disclose the information this message contains in whatsoever way.

De informatie in dit e-mailbericht en eventuele bijlagen is vertrouwelijk en is alleen bestemd voor de beoogde ontvanger(s).

Indien u dit bericht ten onrechte heeft ontvangen, wordt u verzocht de verzender daarvan in kennis te stellen en het bericht te vernietigen.

Het is niet toegestaan de hierin opgenomen informatie op welke wijze dan ook te gebruiken of openbaar te maken.

The information contained in this e-mail, including possible attachments, is confidential and is solely for the use of the intended recipient(s).

Should you have received this e-mail unintentionally you are then requested to inform the sender and to destroy the message.

It is prohibited to use or disclose the information this message contains in whatsoever way.

Van: Mark Veldkamp [veldkamp@telegraaf.nl]

Verzonden: donderdag 28 februari 2008 17:21

Aan: phkars@home.nl

Onderwerp: Tekst Metula De Telegraaf

Bijlagen: _AVG certification_.txt

Beste heer Kars,

Bij deze de tekst ter info en evt. aanpassing.

Met vr. gr.

Mark Veldkamp

Mob. 06-53547773

Postuum eerherstel kapitein Minkels

Het drama van de Metula

Raadsel na 33 jaar ontrafeld

Chili bevestigt
officieel door
Piet Kars
ontdekte
onderzeese
stromingen

De twee Chileense loodsen kijken elkaar ongeloofig aan als er een lichte trilling door de 325 meter lange Metula gaat. De grootste supertanker ter wereld, eigendom van Shell, is vastgelopen op een ondiepte in de Straat van Magelhaen.

210.000 ton laadvermogen ligt onwrikbaar op de keistenen bodem. Over een lengte van 140 meter komt uit meerdere scheuren in het enkelwandige schip een stroom ruwe olie op gang.

We schrijven 9 augustus 1975, een ongeluksdag datum die kapitein F. Minkels tot aan zijn graf zou achtervolgen. Deze maand, 33 jaar later, zijn de raadsels rond de stranding officieel opgelost en krijgt de kapitein postuum eerherstel.

door MARK VELDKAMP

WASPIK, zaterdag

Slechte weersomstandigheden rond Kaap de Goede Hoop noopt kapitein Minkels van de Metula loodsen aan boord te nemen voor de relatief beschutte maar gevaarlijke doordocht door de Straat van Magelhaen. De uit Valparaiso ingevlogen mannen arriveren echter twaalf uur te laat in Patagonië en willen daarom meteen vertrekken.

Kapitein Minkels protesteert. Het betekent dat het relatief smalle natuurlijke kanaal Primera

Angostura nu in het donker genomen moet worden. Het is zijn eerste baan op een supertanker en ook de eerste maal dat hij door de Straat van Magelhaen moet. De loodsen zijn echter al dagen achtereenvolgend aan het werk en willen naar huis. Ze weigeren te luisteren.

Als er vlak voor de ondiepte Banco Satélite 15 graden bakboord wordt gegeven reageert het schip niet. Een onbekende kracht speelt met de 18 meter diep liggende Metula, ofschoon het beschikt over twee turbinemotoren van 28.000 pk elk.

Het voorschip loopt aan stuurboordzijde op de rotsen. De motorruimte loopt vol water en alle electriciteit valt uit. Niet veel later wordt het kreupele schip door de vloedstroom zelfs 180 graden omgezet zodat ook het achterschip vast raakt. 40.000 olie lekt weg en vormt een 700 kilometer lang spoor, voor de flora en fauna een milieuramp van de eerste categorie. De 33 koppige bemanning en twee meevarende echtgenotes worden door een Chileens landingsvaartuig van boord gehaald.

Het bergingsbedrijf Smit zet de Zwarte Zee (9.000 pk), Smit Salvor (6.000pk) en ingehuurde Japanse sleper North Sea (8.000 pk) in. Een ploeg van 30 bergers wordt ingevlogen. 50.000 ton olie werd overgepompt om het drijfvermogen te vergroten. Het schip is er slecht aan toe en de bergers vechten weken tegen de elementen in het meest desolate gebied van Zuid-Amerika.

Op 24 september, van twee uur voor hoog water tot een uur na hoog water, wordt geprobeerd het schip vlot te trekken. De drie sleepers spannen de trossen als vioolsnaren. Het schip, dat door het overpompen van de olie maar liefst zes meter hoger ligt, geeft echter geen krimp. De ervaren mannen begrijpen er niets van. Iedereen, behalve de wacht, zoekt gedesilusioneerd z'n kooi op. Dan gebeurt het onmogelijke. Om half drie 's nachts, tweeënhalf uur na (!) hoog water, komt het schip plotseling uit zichzelf in beweging.

Bergingsleider Hans Walenkamp, die later ook de Herald of Free Enterprise zou bergen, sprint naar het dek en kan zijn ogen niet geloven. Het schip komt zonder hulp los. Hier zijn onvoorstelbare krachten actief!

De sleep-trossen worden onmiddellijk op spanning gebracht en langzaam drijft de Metula weg van de ondiepte.

Het schip heeft voldoende drijfvermogen over en wordt uiteindelijk achterstevoren naar het Spaanse Santander gesleept waar het acht jaar na de tewaterlating roemloos onder de snijbranders eindigt. Voor de bergers is de klus geklaard, maar het raadsel blijft.

Er volgt een groot onderzoek naar de oorzaak van de stranding. Maar de uitkomst levert geen directe oorzaak op. Kapitein Minkels blijft echter niet gevrijwaard van straf. Hij mag een week niet als gezagvoerder op de brug staan, bovendien krijgt hij een officiële berisping. In de ogen van buitenstaanders misschien geen zware straf, maar in scheepvaartkringen is hij nu gebrandmerkt. „Hij kon er niets aan doen! Geen enkele kapitein had deze ramp kunnen voorkomen. Voor Minkels komt het helaas te laat, maar na 33 jaar is het geheim officieel ontraadseld!"

Oud sleepbootkapitein Piet Kars (65) uit Waspik ontving vrijdag 8 februari de officiële bief van de hydrografische dienst van de Chileense Marine waarin de veronderstelling van Kars, dat het schip uit koers is gebracht door een tot dan toe onbekende tweede zeestroming, wordt bevestigd. „Tijdens het passeren van de ondiepte stond er op negen meter diepte een bijna haakse stroming op de bakboordzijde van het schip. Die stroming duwde het zwaarbeladen en dus diepliggende schip uit koers. Inmiddels is zelfs een derde stroming op 25 meter diepte ontdekt!"

Kars ontdekte de stroming, die in 1975 op geen enkele kaart voor kwam toen hij in de Primera Angostura twee booreilanden moest verplaatsen. „Ik lag aangemeerd aan één van de poten. Er stond een sterke stroom van de Atlantische Oceaan richting Banco Satélite, waar de Metula destijds was vastgelopen. Halverwege vloed zie ik tot mijn stomme verbazing op de markeringsstrepen op boorplatformpoot dat het water begon te dalen! Dat is onmogelijk en druist in tegen alle natuurregels. Bij eb gebeurde vervolgens hetzelfde; drie uur vóór laag water begon het water weer te stijgen!

Kars kwam tot de conclusie dat de getijden van de Stille en Atlantische Oceanen op exact deze plek bij elkaar komen. Miljarden kubieke kilometers water die in verschillend ritme reageren op de maanstanden.

„In de Primera Angostura vindt de confrontatie plaats, hier schuift het kolkende water in verschillende lagen en snelheden tot op grote diepte over elkaar. Het levert een getijdeverschil van meer dan 18 meter op. Dat is ook de reden waarom de Metula los kwam zonder hulp van de sleepboten. Het water was gestegen, volledig in tegenspraak met de cijfers in de tabellen en de

zijwaartse druk op de romp was verdwenen."

Als Kars met zijn bevindingen bij de hydrografische dienst van de Chileense marine aanklopt wordt er geschokt gereageerd. „Na 400 jaar was het opnieuw een Nederlander die in dit ruige gebied een belangrijke ontdekking heeft gedaan. Daar waren ze wel even van onder de indruk.”

De onderzeese tegenstromen kunnen de navigatie van diepstekende schepen nog steeds ernstig beïnvloeden. Kars: „Daar varen is als Russisch roulette. De ramp met de Metula heeft kunnen plaatsvinden door een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Een onbekende, extreem sterke tegenstroom in combinatie met een diepstekend schip, duisternis en boeien die door de sterke stroming vaak los slaan en daardoor volledig onbetrouwbaar zijn lagen aan de basis van de stranding. Kapitein Minkels had geen schijn van kans!"

Piet Kars

De informatie in dit e-mailbericht en eventuele bijlagen is vertrouwelijk en is alleen bestemd voor de beoogde ontvanger(s).

Indien u dit bericht ten onrechte heeft ontvangen, wordt u verzocht de verzender daarvan in kennis te stellen en het bericht te vernietigen.

Het is niet toegestaan de hierin opgenomen informatie op welke wijze dan ook te gebruiken of openbaar te maken.

The information contained in this e-mail, including possible attachments, is confidential and is solely for the use of the intended recipient(s).

Should you have received this e-mail unintentionally you are then requested to inform the sender and to destroy the message.

It is prohibited to use or disclose the information this message contains in whatsoever way.

De informatie in dit e-mailbericht en eventuele bijlagen is vertrouwelijk en is alleen bestemd voor de beoogde ontvanger(s).

Indien u dit bericht ten onrechte heeft ontvangen, wordt u verzocht de verzender daarvan in kennis te stellen en het bericht te vernietigen.

Het is niet toegestaan de hierin opgenomen informatie op welke wijze dan ook te gebruiken of openbaar te maken.

The information contained in this e-mail, including possible attachments, is confidential and is solely for the use of the intended recipient(s).

Should you have received this e-mail unintentionally you are then requested to inform the sender and to destroy the message.

It is prohibited to use or disclose the information this message contains in whatsoever way.

Van: Hans en Elly Koeman [koeman42@zonnet.nl]
Verzonden: donderdag 27 maart 2008 12:23
Aan: Gerrit Dijkstra
Onderwerp: Fw:
Bijlagen: Tekst Metula De Telegraaf; Betr.: aanpassingen; Naamloze bijlage

----- Original Message -----

From: [Piet Kars](#)
To: koeman42@zonnet.nl
Sent: Tuesday, March 25, 2008 8:34 PM

Geachte Heren.

Ongetwijfeld zullen enigen van u de Telegraaf van Zaterdag j.l. wel gelezen hebben. Voor het gepubliceerd zou worden heb ik een e-mail correspondentie met dhr. Veldkamp gehad. Hij heeft mij toen het concept gestuurd en dat heb ik gecorrigeerd(zie rode letters en zinnen). Vervolgens kreeg ik te horen dat hij het aangepast had. Hij vond ook dat hij niet kon schrijven "Rehabilitatie Kapitein Minkels". Ik heb gevraagd en aangegeven daar "Reden tot rehabilitatie Kapitein Minkels" an te maken.

Vervolgens heb ik alleen nog gehoord dat hij op de zoon van Minkels zat te wachten en op Helder Lines.

Ik heb hem nog gevraagd niet teveel over de Metula uit te wijden, maar het kort te houden.

Vervolgens bij publicatie zie ik tot mijn ongenoegen het volgende kopstuk :
"RAMPKAPITEIN ONSCHULDIG".

Ik wil daarvoor mijn onschuld aangeven, ik zou het niet in mijn hoofd halen iemand RAMPKAPITEIN te noemen.

Nu ik door mijn ontdekking kan aantonen, dat welke kapitein op de brug had gestaan, niemand dit had kunnen voorkomen, hoeveel ervaring ook.

Ik kan aantonen door mijn ontdekking, dat de loodsen een grote fout hebben gemaakt door met ebtijd de Primera Angostura in te gaan.

Zij liepen tegen de eb 6 mijl. U weet allemaal de snelheid van de Metula. Wie gaat er tegenstroom met zo'n diepstekend schip de Primera Angostura in.

Daardoor kwamen zij(wat ik al jaren weet, maar wat de Hydrogr. Dienst nu bevestigd heeft) precies met laagwater voor Banco Satellite aan, maar wat niemand toen wist ook met de **sterkste onderstroom**.

In dit geval de erg sterke TUSSENSTROOM.

Ik heb gerekend met twee stromen tegen elkaar in(gedeeltelijk). De experts van de Hydrogr. Dienst hebben 3 stromen ontdekt, die tegen elkaar in lopen.(na 4 jaren onderzoek, metingen en daarna 2 jaren bekijken door de experts). Dus we praten nu over de OPPERVLAKTE STROOM, de TUSSENSTROOM en de BENEDEN STROOM.

De Tussenstroom is bijna dubbel zo sterk als oppervlakte en benedenstroom samen.

De experts van de Chileense Marine hebben speciale grafieken en animaties gemaakt om mijn ontdekking beter te bekijken.

Verder schrijft dhr. Veldman over een dwarsstroom, leuk voor leken, maar het was gewoon de koers die de Metula voorlag , die bepaalde dat de Tussenstroom 20 of 25 graden op zijn B.B zij stond.

Ik kan u nog veel meer vertellen, dat gaat mij in deze tever. Ik wil nog vermelden, dat alle observaties gedaan zijn op de plaats waar Kapt. Minkels de loodsen overnam van een uitgaand schip.Dus niet in de Primera Angostura of Punta Arenas zoals een paar dwazen nu al beweren.

De plaats is Bahia Posesion

Wilt u de inhoud van deze e-mail aan uw medeleden bekend maken, zodat ze weten, dat RAMPKAPITEIN niet uit mijn straatje komt.

Gerrit Dijkstra heeft mij nog een poos bij Smit gekend en kan u vertellen dat het niet mijn gewoonte is onzin uit te kramen.

met vriendelijke groet,

P.H.Kars